Należność pocztowa opłacona ryczałtem

Rok XIV. Warszawa, dnia 15 Czerwca 1933 r. Nr. 6 (222)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIĄZKU ZAW. MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH

PISMO ZAWODOWE, POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja **Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel.**: 795-28 i 539-00. **Konto czekowe P.K.O.** 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

TREŚĆ NUMERU:

O męstwo przetrwania. — **Właściwe granice odpowiedzialności.** — **Sprawy służbowe:** Uposażenie pracowników próbnych. — Zniesienie zasiłków pokarmowych. — Odprawy dla pracowników czasowych. — **Życie związkowe:** Sprostowanie. — Wystąpienia i interwencje.— Zamiana. — Podziękowania. — Ogłoszenia

O MĘSTWO PRZETRWANIA

Dużej trzeba odwagi i niemałego hartu ducha, aby w dzisiejszych, tak ciężkich czasach spojrzeć śmiało prawdzie w oczy. Znaleźliśmy się, nie sami zresztą, na jakiejś złowrogiej równi pochyłej i staczamy się po niej bezwolnie i bezwładnie w ciemną przepaść bez dna, w nieznane jutro. Wokół nas same klęski, same niepowodzenia, a znikąd nie widać jasnego promienia, świtu lepszej przyszłości. Wiemy, co nas już spotkało, nie wiemy, co nas czeka jutro czy za dni kilka, a mamy aż nadto wiele słusznych powodów do przypuszczenia, że nie będzie to ani poprawa losu naszego, ani zdobycz nowa, czy nowe zwycięstwo, lecz jeszcze jedna, niewiadomo już która z kolei... klęska.

Trudno się dziwić lub gorszyć, gdy w takim stanie rzeczy, trwającym bez zmiany od kilku lat niewytrzymują nerwy, łamią się charaktery, mąci się, jasna i zdrowa dotąd myśl. Co raz — to ktoś upada pod brzemieniem ciężaru czarnych myśli, ugina się pod naciskiem takich lub innych wpływów i inspiracyj. Najsilniejszym z popędów człowieka jest instynkt samozachowawczy; każdy ratuje jak może swoją egzystencję, a że instynkt jest ślepy, przeto nierzadko się zdarza, że w szale strachu człowiek podcina gałąź, na której siedzi.

Aż nazbyt często i coraz to częściej obserwujemy to zjawisko w naszych szeregach. Z rozmysłu pomijamy w rozważaniach naszych tych wszystkich, którzy zawsze i wszędzie kierowali się względem na doraźny interes własny, nie bacząc na drogi do tego celu wiodące i na dobro ogółu. Tych nikt i niczem nie przekona ani nie nawróci; będą zawsze jak chorągiewki na dachu, zwracające się w tę stronę, gdzie ujrzą pełny żłób i sposobność tuczenia się krzywdą swoich bliźnich. Chodzi nam natomiast o tych, których myśl, szczera i uczciwa błąka się wśród gmatwaniny dzisiejszej naszej rzeczywistości w bezskutecznem poszukiwaniu dróg i środków, w daremnej tęsknocie do jasnego i wyraźnego celu na przyszłość najbliższą.

Do nich właśnie pragnęlibyśmy zwrócić się z apelem o wykrzesanie z siebie najtrudniejszej z cnót — cnoty przetrwania. Wojnę wygrywa ten, kto ma mocniejsze nerwy. Zdobywa cel swój i chroni się od zguby ten tylko, kto ma na tyle siły i hartu, aby się nie załamać pod naciskiem chwilowych niepowodzeń i przeciwieństw.

Spójrzmy zatem prawdzie w oczy:

Jako pracownicy kolejowi straciliśmy duży procent naszych poborów zasadniczych. Brak pracy przerzedził nasze szeregi, uszczuplił znacznie nasze zarobki uboczne. Nowe, czy też znowelizowane, przepisy skrępowały naszą swobodę, uszczupliły nasze prawa obywatelskie. Żyjemy pod strachem, niepewni jutra, niepewni losu własnego i losu rodzin naszych. Doświadczenie zdobyte na skórze własnej lub zaczerpnięte z przykładu innych, nauczyło nas, że nie należy płynąć przeciw fali, bo grozi to utonięciem. Dlatego dajemy się tej fali unosić i na wszelkie sposoby staramy się przekonać siebie, że tak właśnie być powinno, usiłujemy usprawiedliwić przed sobą własną bierność i własną niezaradność. Nawet sumienie nasze już do nas nie należy — wyznawać musimy takie przekonania, jakich wymaga od nas z zewnątrz nam narzucona, życiowa konieczność. Gwałt zadany w ten sposób wolnej i niezależnej myśli naszej zatruwa nam duszę. Upajamy się wkrótce z własnej woli zadaną nam trucizną, a stąd krok tylko jeden do załamania, do dezercji.

Widzimy bezskuteczność wysiłków, szkodliwość odruchów protestu i zdaje się nam aż nazbyt łatwo, że mądrość w tem polega, aby biernie znosić ciosy i przeciwieństwa losu, aby nie sprzeciwiać się złu.

Tę psychikę pogłębiają różne, sączone w nas z uporem i konsekwencją frazesy, które przyjmujemy początkowo niechętnie, i z niedowierzaniem, ale wkrótce przywykamy do nich, oswajamy się z nimi i dobrowolnie pozwalamy im mącić zdrową myśl naszą i trzeźwy rozsądek. Straszaki wyrastają przed nami do rozmiarów jakichś bestyj niesamowitych — zapominamy, że groźny potwór, którym nas straszą, to tylko marny, bez duszy i ciała, strach na wróble.

Jako organizacja zawodowa, dzielimy losy całego społeczeństwa. W czasach powszechnej klęski i powszechnego zaciskania pętli, nie możemy stanowić oazy szczęśliwości i pomyślności. Ubywa członków z naszych szeregów, bo ich ubywa z szeregów pracowników P. K. P. Musimy walczyć z trudnościami, bo dziś

nikomu nie łatwo, bo w pętach kryzysu każdemu trudno związać koniec z końcem.

Wszystko to prawda i nikt temu przeczyć nie myśli. Lecz czyż w obrazie rzeczywistości naszej nie ma zupełnie jasnych barw, czy w tem rozpętanem morzu przeciwności nie ma żadnego punktu oparcia, żadnej bezpiecznej przystani?...

Jest; i niejedna; wystarczy tylko zdjąć czarne okulary, ocknąć się na chwilę z przygnębienia, odszukać pod powłoką pesymizmu i zwątpienia rozważną myśl, przywołać do pomocy rozsądek.

Przedewszystkiem pamiętać należy, że życie zbiorowości, tak, jak i życie człowieka nie jest nigdy jednem, nieprzerwanem pasmem powodzeń i triumfów. Idą w niem po sobie klęski i zwycięstwa, a klęsk jest zazwyczaj więcej niż zwycięstw. W czem zatem tkwi mądrość, w czem leży sekret powodzenia? W tem właśnie, aby w chwili odpływu nie załamać bezczynnie rąk, nie dać się opanować panice, nie szerzyć popłochu, nie tracić równowagi.

Związaliśmy się w szeregi organizacji zawodowej, nie po to, aby biernie poddawać się przemocy i nie po to, aby dać się unosić przygodnej fali, lecz po to, aby walczyć o nasze prawa, o byt nasz i o miejsce należne nam w społeczeństwie. To nasz cel wyłączny i zasadniczy i do tego celu zdążać musimy twardo i niezłomnie, wbrew wysiłkom i naprzekór wszystkiemu. Doświadczenie nauczyło nas, że powodzenie akcji naszej wówczas tylko zapewnione będzie, gdy własne nasze sprawy we własne ujmiemy ręce. Czyniliśmy to z powodzeniem przez długi szeg lat, mamy za sobą triumfy i zwycięstwa, mamy realne zdobycze, wypracowane w trudzie i wysiłku — nie wyżebrane, ani niewyproszone u nikogo. Nie sprzedaliśmy nigdy dotąd własnej godności ani samodzielności, nie położyliśmy się nigdy kornie u niczyich stóp, nie daliśmy się uwieść żadnym fałszywym hasłom ani pięknym słówkom. I wychodziliśmy na tem dobrze. Wszystko, co mamy zawdzięczamy sobie tylko.

Rozbudowaliśmy w gmach wspaniały wzajemną pomoc koleżeńską, stworzyliśmy mocne podwaliny majątkowe pod wszystkie prowadzone przez nas instytucje, zagwarantowaliśmy świadczenia także i na przyszłość.

Czyż mamy właśnie teraz, gdy nam najwięcej siły i spoistości potrzeba zwątpić w moc naszą, czy nadszedł czas, aby — pod naciskiem niezależnych od nas i niezawinionych przez nas okoliczności — z ufnych w moc swoją bojowników o lepsze jutro stać się lokajami, szukającymi po przedpokojach i poczekalniach protekcji, litości i zmiłowania?

I niechaj nam nikt nie zarzuca, iż kierujemy się jakimkolwiek względem ubocznym, że zostajemy pod czyimkolwiek wpływem, że ulegamy cudzym podszeptom. Nie czynimy nic, coby nie wynikało z podstawowych założeń celu naszego istnienia. Do obecnie panujących stosunków musimy ustosunkować się ujemnie i opozycyjnie, nie dlatego, że nam tak ktoś obcy kazał czy też do tego namówił, ale dlatego, że system panujący godzi w nas klęskami, że odbiera nam nasze prawa, nasze zdobycze, że odejmuje chleb od ust nam samym i rodzinom naszym. Nie wolno nam spoglądać biernie na nędzę członków naszych, na pozbawianie ich pracy, na obniżanie poborów, na odbieranie praw, na gwałcenie sumień. Nie wolno nam pochwalać tych, którzy nam krzywdę czynią. Nic nas nie obchodzą względy uboczne, nie sięgamy ani myślą, ani działalnością w dziedziny nam obce. Ale obowiązkiem i prawem naszem jest walczyć o dobro wspólne, o zdobycze nasze i o nasz byt i z drogi tej zejść nie możemy pod grozą unicestwienia. Gdy się tej zasadniczej idei naszej na włos choćby sprzeciwimy — zmiecie nas los z powierzchni życia prędzej czy później.

Organizacja zawodowa nie może istnieć długo z łaskawej protekcji wysokich władz i zginąć musi, jeśli nie ustali podstaw swej egzystencji w wyrobieniu społecznem i w sile swoich szeregów. Dopóki trwa niezmieniony ustrój obecny — dopóty związek zawodowy nastawiony być musi na walkę z pracodawcą, a nie na całowanie jego rąk.

Wszystko to, podporządkowane jest i być musi ogólnemu dobru. Nie wykroczyliśmy dotąd i nie wykroczymy nigdy przeciwko obowiązkom dobrego obywatela, nie podnieśliśmy dotąd i niepodniesiemy nigdy ręki na istnienie i bezpieczeństwo Państwa. Wolno nam jednak sądzić i, w granicach prawa, żądać, aby Państwo nie było dla ludzi ciężkiej a ofiarnej pracy macochą, aby ich nie krzywdziło, aby im dało to, co im się należy. Wolno nam żądać dla siebie prawa i sprawiedliwości i nikt nam z tego zarzutu czynić nie może.

Prawo wojenne śmiercią karze dezercję z szeregów. Gdy walka trwa, gdy trzeba odwagi i karności — każdy tchórz i każdy dezerter jest zbrodniarzem.

Z dumą i radością patrzymy na niewzruszone, mimo wszystko szeregi naszej organizacji.

Podjęliśmy trud, który, zdawało się, przerasta nasze siły. Utrzymujemy związek nasz nie mocą poparcia władz, ściągających wkładki, lecz mocą wyrobienia i dojrzałości obywatelskiej naszych członków. I trwamy na posterunku wiernie i wytrwale. Nie wytrącają nas z równowagi ani ataki osobiste ani krecia robota zdrajców i rozbijaczy. Nie załamujemy się pod naciskiem trudności materjalnych ani nawet pod naciskiem wybuchającej tu i owdzie paniki czy też szerzącego się zwątpienia.

Wśród burz i wichrów, tkwimy na wysuniętej i atakowanej zewsząd placówce, pamiętając, że cofnąć się nam nie wolno. Im więcej jest nas w szeregu odważnych, mężnych, zbrojnych w silne nerwy i w męstwo przetrwania, tem więcej zdobyczy zachowamy dla siebie.

Codzienny bój o prawo i sprawiedliwość toczymy sprawnie — i wygrywamy. Bronimy zdobyczy naszych wspólnych, siłą solidarności chronimy przed krzywdą każdego poszczególnego członka z naszych szeregów — i zwyciężamy. Nie jest tak źle, nie zapadł się jeszcze świat, jeszcze przed nami walka i zwycięstwo.

Ale biada nam, jeśli się opętać damy duchowi zwątpienia. Nie wolno nam podcinać gałęzi, na której siedzimy. Nie wolno nam ani z tchórzostwa ani z obojętności, ani z niedbalstwa naruszać podstaw własnego dobrobytu, uciekać z szeregów, uchylać się od spełniania obowiązków. Żadna protekcja ani żadne hołdy pod czyimkolwiek wysyłane adresem nie zastąpią własnej naszej siły organizacyjnej; nie zbawi nas „współpraca" jeśli nie będziemy sami wśród siebie pracować. Tylko równi siłą, równe mogą zawierać przymierza. Bezsilni i zwątpieni idą w niewolę.

Historja patrzy na nas, na pokolenie, któremu przypadł w udziale los zmagania się z najstraszliwszym w dziejach kryzysem. Zdajemy egzamin trudny i bierzemy na siebie odpowiedzialność, nietylko za los własny, ale i za los naszych następców. Obowiązek i rozum każe nam bronić do upadłego niezależności naszej, godności naszego zawodu i honoru naszej organizacji. Najbliższa już przyszłość pokaże czy maszyniści polscy potrafią zdobyć się na męstwo przetrwania, czy będą umieli utrzymać w całości dorobek własny i dobro zdobyte pracą poprzedników. Przed sądem dziejów staną i ci, którzy, ufni w zwycięstwo swej sprawy, wytrwali i ci, którzy w ogniu walki haniebnie podali tył i uciekli lub oddali się w sromotną niewolę.

Cokolwiek niesie nam przyszłość, cokolwiek jeszcze wycierpieć nam przyjdzie — ocalenie nasze tylko w tem męstwie przetrwania spoczywa. Wierzymy mocno, że nas, maszynistów kolejowych, stać będzie na nie.

WŁAŚCIWE GRANICE ODPOWIEDZIALNOŚCI

W N-rze 5 czasopisma p. t. „Inżynier Kolejowy" z r. b. zamieścił p. inż. J. Wojciechowski ciekawy artykuł p. t. „W sprawie wypadków kolejowych". Artykuł jest streszczeniem pracy zamieszczonej przez p. S. Kołodną, kierowniczkę pracowni psychotechnicznej w Moskwie w N-rze 4 czasopisma „Sowietskaja Psichotechnika". Z uwagi na interesującą ze wszech miar treść tego artykułu, omawiającego zagadnienia tak żywo obchodzące drużyny parowozowe, pozwalamy sobie przedrukować go poniżej w całości:

„W N-rze 4 czasopisma „Sowietskaja Psichotechnika" z r. 1932 znalazłem ciekawy i znamienny artykuł A. Koło-

dnoj, kierowniczki pracowni psychotechnicznej w Moskwie.

Uważam za stosowne streścić główne myśli autorki i polecić je uwadze naszych inżynierów i lekarzy kolejowych. Może co nieco i nam się przyda.

Z początku autorka zaznacza, że w ostatnich latach na kolejach sowieckich wypadki są coraz częstsze i odbijają się ujemnie na wszystkich dziedzinach gospodarczych i społecznych. Każdy wypadek kolejowy powoduje stratę, ocenianą średnio na 4 tysiące rubli. W r. 1930 straty z powodu wypadków kolejowych wyniosły 30 miljonów rubli.

Statystyka wypadków klasyfikuje je według poglądów czysto technicznych i formalnych na dwie grupy: 1) wypadki z winy pracowników kolejowych i 2) z przyczyn natury technicznej. Pierwsza grupa stanowi 70—75% ogólnej liczby wypadków.

Jednakże nieco głębsza analiza psychotechniczna wypadków najbardziej charakterystycznych w ostatnich latach doprowadziła do przekonania, że prawie wszystkie wypadki nieszczęśliwe spowodowane były przez wadliwą organizację pracy na poszczególnych odcinkach transportu, przez nieuwzględnienie zasad organizacyjnych, których pominięcie wywołałoby niechybnie wypadki nawet wtedy, kiedy personel był jaknajtrafniej dobrany pod względem zawodowym. Tak np. kiedy wprowadzono w Rosji długie, ciężkie pociągi, zaczęły się wypadki zrywania sprzęgieł i łańcuchów. Oczywiście wina spadała na maszynistów; ale ci nie byli dostatecznie poinformowani i wyszkoleni, jak prowadzić takie pociągi; zatem winę przypisywać trzeba nie maszynistom, lecz tym, którzy zaniedbali wyszkolić drużyny parowozowe.

Podobne wypadki zachodzą i w innych działach transportu.

Stąd wynika potrzeba dokładnej i wszechstronnej analizy wypadków. Aby zaś ta mogła być stosowaną, trzeba, aby psychotechnicy kolejowi brali udział w dochodzeniach komisyj, badających wypadki, a przytem aby sami znali dobrze pracę kolejową i jej warunki.

Analiza psychologiczna wydarzeń kolejowych wykazała, że powstają one w związku z własnościami pracy przewozowej, która charakteryzuje się tem, że: 1) jedna i ta sama operacja spełniana jest przez ogromną liczbę ludzi, znajdujących się najczęściej na znacznych odległościach jeden od drugiego, a związanych wspólną odpowiedzialnością i czasem, 2) ciągłość pracy istnieje przy ciągłej zmianie ludzi, 3) olbrzymia ilość różnych obowiązków ciąży na pracowniku, który reguluje ruch i który musi często przerzucać się z jednej czynności do drugiej, 4) regulowanie pracy każdego kolejarza związane jest z nieskończoną ilością rozporządzeń, prawideł i instrukcyj, od których najmniejsze odchylenie ujemnie odbija się na prawidłowym biegu całego procesu pracy i jej organizacji.

Każdy wypadek kolejowy ma mnóstwo różnorodnych przyczyn, po większej części trudno uchwytnych i trudnych do wielostronnego zaanalizowania.

Jeżeli w danym razie chodzi o ustalenie przyczyn wypadków, spowodowanych przez pracowników kolejowych, to należy stwierdzić, że przyczyny te wynikają: 1) z rzeczywistych (objektywnych) warunków pracy, 2) z nieprzewidzianych okoliczności, 3) z niezdatności do danej pracy, 4) ze stosunków między dużą liczbą ludzi, wykonywujących jedną czynność, 5) z warunków życiowych i t. p.

Do objektywnych przyczyn winy pracowników (chybą wypadków? przyp. red. „Maszynisty"), należą: zła organizacja pracy na danym odcinku, brak należytych urządzeń, niedostateczne wyszkolenie pracowników, wadliwe działanie przyrządów, oraz przyczyny techniczne, złe oświetlenie stacji i torów, niewidoczność sygnałów, nieoczekiwana zmiana jednych sygnałów na drugie, wprowadzenie nowych oznaczeń zamiast tych, które oddawna były stosowane, sprzeczności w instrukcjach, prawidłach i rozporządzeniach dyrekcji, które mogą dać powody do błędnego, albo dwuznacznego rozumienia.

Podział czynności między pracownikami, rozgraniczenie ich obowiązków jest czasem bardzo niewyraźne, a to przecież z punktu widzenia psychologicznego jest zupełnie wadliwe.

Przedewszystkiem rzuca się w oczy duża liczba instrukcyj: np. maszynista musi pamiętać 31 instrukcyj, dyżurny ruchu — 61, zwrotniczy 12, naczelnik odcinka ruchu — 124.

Brak jasności i konsekwencji układu, sprzeczności w treści, nieskończona liczba doklejanych zmian paragrafów i uzupełnień — tworzą ciężki balast pamięci i niepewność interpretacji przepisów. Autorka słusznie krytykuje język urzędowy przepisów i instrukcyj, nazywając go „sukiennym". Twórcy tych urzędowych prawideł słusznie posądzeni być mogą o przyczynianie się do wypadków, gdyż wcale nie troszczą się, aby ich język był jasny i zrozumiały; to też psychotechnicy kolejowi powinni być powoływani do współpracy przy redagowaniu i wykładaniu instrukcyj kolejowych.

Jednym z czynników, które pomnażają liczby smutnej statystyki, jest też bezwątpienia zła organizacja odpoczynków po pracy trudnej i odpowiedzialnej drużyn parowozowych ruchu na większych stacjach. Nie można uważać za odpoczynek i sen kilkogodzinnego przebywania w dusznej jakiejś izbie, gdzie zamiast łóżek wygodnych są twarde tapczany, gdzie lampa naftowa nietyle oświeca, ile swędzi i gdzie nikt nie myśli o należytem przewietrzaniu.

Między innemi przyczynami wypadków zwrócić uwagę na system zaufania „familijnego", jaki wytwarza się na stacjach mniejszych, wskutek którego dyżurny ruchu nie sprawdza ustawienia zwrotnic, bo dowierza zwrotniczemu, którego zna i z którym pracuje od lat kilku; zwrotniczy zaś nie sprawdza swych czynności, gdyż wierzy w nieomylność dyżurnego ruchu, albo liczy, że jeżeli on popełni błąd, to spostrzeże to ktoś inny, również odpowiedzialny za bezpieczeństwo ruchu.

Oczywiście nie można zamykać oczu na to, że znaczny procent wypadków wynika z wad fizycznych i psychicznych pracowników. Dlatego też niezbędne jest stosowanie doboru zawodowego, opartego na badaniu lekarskiem i psychotechnicznem.

Są jednak takie strony osobowości, których nie potrafi zbadać ani medycyna, ani psychotechnika. Są to cechy charakteru i woli.

Brak poczucia odpowiedzialności, niedbalstwo, niedokładność w wykonywaniu czynności, nieumiejętność zorganizowania sobie pracy i t. p. są to cechy taksamo niebezpieczne, jak brak przezrutności uwagi, opóźnione reakcje psychomotoryczne, lub wady inteligencji.

W końcu swego artykułu p. Kołodnaja porusza także sprawę mało zbadaną statystycznie, a mianowicie: wpływ wieku pracownika na jego sprawność zawodową. Następnie zaleca psychotechnikom kolejowym, aby pracowali i studjowali w następujących kierunkach: 1) analizy wypadków i wydarzeń kolejowych, słusznie bowiem dowodzi, że dochodzenie przyczyn tychże nietylko oświetla warunki pracy, ale wyciąga na światło dzienne wady organizacyjne, 2) studjów nad systemem sygnalizacji z punktu widzenia spostrzegania kształtów i barw, 3) racjonalizacji redagowania instrukcyj i przepisów, 4) propagandy środków zabezpieczających przed wypadkami, 5) badań nad osobowością winowajców wypadków, 6) studjów nad charakterologią i wpływem wieku osób, powodujących wypadki kolejowe.

Wytknięcie powyższych zadań jest łatwiejsze do napisania, niż do wykonania praktycznego. Nie wiemy jak to jest naprawdę w Sowietach, ale u nas już ten pierwszy punkt jest narazie niedostępny, gdyż t. zw. „Przepisy o dochodzeniach" w sprawie wypadków kolejowych zupełnie nie przewidują udziału psychotechników w owych dochodzeniach.

Najwyżej po wypadku przesyła się rzekomego winowajcę do zbadania lekarskiego i bardzo rzadko do zbadania psychotechnicznego.

Wobec tego urzeczywistnienie racjonalnego stosowania psychotechniki do wskazanych wyżej celów jest obecnie muzyką przyszłości. Sądzę jednak, że cele te należy mieć na oku w dalszym rozwoju psychotechniki na kolejach polskich".

Witając z uznaniem zamieszczenie tego artykułu na łamach „Inżyniera Kolejowego" nie możemy się powstrzymać od dorzucenia doń kilku uwag:

P. inż. Wojciechowski polecił artykuł swój uwadze pp. inżynierów i lekarzy kolejowych — my ze swej strony sądzimy, że powinni go przestudjować i przemyśleć, ponadto pp. Przewodniczący i członkowie Komisyj Dyscyplinarnych, pp. rzecznicy dyscyplinarni, pp. kontrolerzy wszelkiego autoramentu oraz pp. prawnicy, redagujący przepisy służbowe. Zwłaszcza pod adresem wysokich władz sprawiedliwości dyscyplinarnej, należałoby skierować po kilka egzemplarzy tego artykułu, Możeby wówczas ruszyło się w kimś, kto uczciwszy, sumienie, możeby nasze Komisje Dyscyplinarne zerwały wreszcie ze stosowaną dotąd prostą i jasną, ale tak bardzo krzywdzącą zasadą, według której jak jest wypadek — to winien pra-

cownik, a jeśli winien pracownik — to oczywiście przedewszystkiem maszynista. Rozumiemy dobrze, że poszukiwanie prawdy należy do zadań trudnych i żmudnych, że łatwiej jest uznać poprostu winnym każdego, kogo władza oskarża aniżeli zadawać sobie trudu i pracy, aby ustalić właściwą przyczynę wypadku. I to również wiemy, że prawda nie zawsze jest miłą sercu tych, w których ręku spoczywa władza karania; wszak często sami są winni, a przyznać się do tego nie chcą ani nie mogą. Jakiekolwiek jednak względy mogłyby tutaj rolę odgrywać, to jednak nic nie zdoła usprawiedliwić kary nałożonej na niewinnego. Bystry rzut oka za kulisy skomplikowanej maszynerji kolejowej poucza, że najczęściej błędnem i mylnem jest przypisywanie wypadku winie pracownika, skoro, jak tego dowodzi, przytoczony artykuł, wina spoczywa przeważnie w wadliwej organizacji pracy, w nieuwzględnieniu zasad organizacyjnych i t. p.

Treść artykułu oparta jest wprawdzie na stosunkach w kolejnictwie obcego państwa, ale uwagi autorki dają się prawie w 100 procentach zastosować i do P. K. P. Uwydatnia się zatem w świetle omawianego artykułu złowroga prawda, iż winnymi są najczęściej nie ci, na których spada kara, lecz ci właśnie, którzy, skryci za wysokie fotele swoich stanowisk, sami za nic nie odpowiadają, lecz innych pociągają do odpowiedzialności. Znamy aż nadto dobrze z teorji i z praktyki t. zw. „ducha dyscypliny służbowej", który dyktuje władzom P. K. P., zasady stosowanej przez nie polityki dyscyplinej i nie łudzimy się, abyśmy mogli mocą tego, czy dziesięciu innych jeszcze artykułów ducha tego przepędzić. Wołamy jednak mocno o więcej sumienia, o więcej krytycyzmu, o więcej nieco sprawiedliwości, jeśli już nie w imię tysiąca krzywd i łez ludzkich, to w imię dobrze i rozumnie pojętego interesu P. K. P. Przecież kara to nie ślepa zemsta, i nie bezmyślne rozdawanie bolesnych ciosów, lecz instytucja prawna, mająca przynieść korzyść interesowi służbowemu. To swoje zadanie kara spełnić może wówczas tylko, gdy dosięgnie tego, kto winien rzeczywiście.

Przewód dyscyplinarny dostarczyć powinien władzom wskazówek, gdzie szukać właściwej przyczyny wypadku. Bezkrytyczne zwalanie winy na pracowników, usypia czujność władz, pogrążając je w śpiączce i marażmie, uniemożliwia postęp i doskonalenie. Przecież od wielu już lat oddajemy się wygodnemu złudzeniu, że wszystko jest jaknajlepiej, niczego zmieniać ani ulepszać nie trzeba, a jeśli gdzieś, coś się stanie — to winien maszynista.

Cały artykuł jest właściwie usilnem wołaniem o rozsądek i porządek.

„Papierowe", czy jak chce autorka „sukienne" przepisy, rzucane z za biurek w skomplikowany wir życia, wydawane w ilości godnej podziwu przez ludzi, którzy życia tego nie znają lub nierozumieją — oto zło podstawowe. Brak troski o objektywne warunki bezpieczeństwa ruchu, skąpstwo i konserwatyzm na polu urządzeń, zabezpieczających, ustawiczne zmiany, mnożenie okólników, brak jednolitych przepisów ruchu i sygnalizacji — wszystko to są rzeczy znane i wytykane wielokrotnie, ale bez skutku.

Nie pomagają ani wystąpienia ani memorjały, ani artykuły. Może psychotechnika coś pomoże.

Powitamy jej wkroczenie na omawiany teren z uznaniem i wdzięcznością.

SPRAWY SŁUŻBOWE

Uposażenie pracowników próbnych

W poprzednim numerze „Maszynisty" (Nr. 5/22/1 15.V 1933) streściliśmy i omówiliśmy obszernie nowe przepisy służbowe dla pracowników próbnych, zapowiadając równocześnie do numeru obecnego omówienie nowych przepisów o wynagrodzeniu pracowników próbnych.

Poniżej podajemy zatem pełny tekst rozp. M. K. z dn. 31.III 1933 Nr. P. U. II/44/2 (Dziennik Urz. M. K. Nr. 5 z (1933 poz. 39) **o wynagrodzeniu pracowników próbnych przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".**

Na podsawie § 3 rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1932 r. w sprawie zmiany rozporządzenia Rady Ministrów z dnia 8 lipca 1929 r. o stosunku służbowym pracowników przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" (Dz. U. R. P. Nr. 61, poz. 576) zarządzam co następuje:

§ 1.

(1) Pracownicy próbni otrzymują wynagrodzenie dzienne według 8 kategoryj wynagrodzeń.

(2) W obrębie poszczególnych kategoryj zalicza się pracowników, jak następuje:

kategorja 1:
praktykanci referendarscy,
praktykanci geometrzy,

kategorje 2 i 3:
praktykanci techniczni,
praktykanci kolejowi,

kategorja 4:
elewi i aspirantki,
rzemieślnicy,

kategorja 5:
elewi i aspirantki,
pomocnicy kancelaryjni,
rzemieślnicy,

kategorja 6:
pomocnicy kancelaryjni,
rzemieślnicy,
robotnicy,

kategorje 7 i 8:
robotnicy.

§ 2.

(1) Wysokość wynagrodzenia dziennego w obrębie poszczególnych kategoryj oznacza się w punktach, ustalonych w załączonych tabelach A i B.

(2) Kwotę wynagrodzenia dziennego w złotych otrzymuje się z pomnożenia punktów, ustalonych w tabelach A i B, przez jednakową dla wszystkich kategoryj mnożną, w wysokości ustalonej każdorazowo dla obliczania wynagrodzenia dziennego pracowników nieetatowych przedsiębiorstwa: „Polskie Koleje Państwowe".

§ 3.

(1) Tabela A ma zastosowanie do pracowników niepracujących w kolejce (turnusowo), których służba normowana jest według spółczynnika 1 w myśl przepisów o czasie pracy na kolejach. Ponadto tabelę A stosuje się do tych wymienionych w ust. 1 pracowników, którzy pełnią służbę według spółczynników 5/6, 1/2 i 1/3, w myśl przepisów o czasie pracy na kolejach.

(2) Tabela B ma zastosowanie do pracowników, którzy pracują w kolejce (turnusowo) i których służba obejmuje wszystkie dni tygodnia w ten sposób, że suma czasu wykonanej przez nich pracy w ciągu całego tygodnia, obliczona według właściwego spółczynnika (1, 5/6, 2/3, 1/2 i 1/3) odpowiada normom, ustalonym w przepisach o czasie pracy na kolejach. Ponadto tabelę B stosuje się do praktykantów referendarskich, praktykantów geometrów, praktykantów technicznych i praktykantów kolejowych, bez względu na sposób unormowania czasu ich służby, oraz do pracowników, którzy pracują w służbie biurowej.

§ 4.

(1) W razie przeznaczenia pracownika do zajęcia służbowego, co do którego obowiązuje inna tabela wynagrodzeń dziennych, aniżeli ta, według której był uprzednio wynagradzany, obowiązują następujące zasady:

1) w razie przejściowego przeznaczenia pracownik otrzymuje wynagrodzenie dzienne według tabeli i zasad, odpowiadających jego stałemu zajęciu;

2) w razie stałego przeznaczenia pracownik otrzymuje wynagrodzenie dzienne według tabeli i zasad, odpowiadających nowemu zajęciu, od pierwszego dnia kalendarzowego miesiąca, następującego po dniu rozpoczęcia nowego zajęcia.

§ 5.

(1) W razie przejściowego przeznaczenia lub przeniesienia pracownika ze względów służbowych do pełnienia czynności niższego rodzaju lub do szkolenia się w tych czynnościach, pracownik zatrzymuje pobierane uprzednio wynagrodzenie dzienne.

(2) W razie przeniesienia pracownika na własną prośbę do pełnienia czynności niższego rodzaju lub do szkolenia się w tych czynnościach, pracownik otrzymuje wynagrodzenie przewidziane dla pracowników, pełniących tego rodzaju czynności od dnia rozpoczęcia nowego zajęcia.

§ 6.

(1) Prawo do otrzymywania wynagrodzenia dziennego przysługuje pracownikowi od dnia objęcia przez niego służby.

(2) W przypadkach nieobecności na służbie, jeżeli przepisy o stosunku służbowym pracowników próbnych przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe" inaczej nie stanowią, potrąca się z należnego pracownikowi wynagrodze-

nia część, przypadająca za czas opuszczonej pracy.

(3) Czasu nieobecności na służbie poniżej 10 minut nie bierze się w rachubę, czas zaś dłuższy do 30 minut zaokrągla się na pół godziny, celem potrącenia z dniówki.

(4) W razie skrócenia czasu pracy w Wielką Sobotę lub w Wigilję Bożego Narodzenia na skutek zarządzenia władzy, pracownicy otrzymują wynagrodzenie za czas nieprzepracowany.

§ 7.

(1) Pracownicy, wynagradzani według tabeli A, otrzymują wynagrodzenie dzienne za faktycznie przepracowaną liczbę dni pracy (§ 3 ust. 1, § 8).

(2) Pracownicy, do których ma zastosowanie tabela B (§ 3 ust. 2), otrzymują wynagrodzenie za każdy dzień miesiąca (§ 8).

(3) Przy potrącaniu wynagrodzenia dziennego pracowników wymienionych w ust. 2, w razie nieobecności na służbie (§ 6, ust. 2 i 3) liczy się jako czas opuszczonej pracy także okresowe dni wypoczynku i świąteczne, przypadające podczas nieobecności pracownika na służbie.

§ 8.

Za dzień pracy uważa się czas obowiązkowego zatrudnienia, . pogotowia służbowego lub przepisanego wypoczynku, ustalony na podstawie przepisanych norm (spółczynników pracy) turnusu lub innem zarządzeniem zwierzchnika służbowego (§ 3), w myśl przepisów o czasie pracy na kolejach.

§ 9.

Wynagrodzenie za służbę w godzinach nadliczbowych, obliczanych w myśl przepisów o czasie pracy na kolejach, otrzymują pracownicy próbni na zasadach, ustalonych dla pracowników nieetatowych przedsiębiorstwa „Polskie Koleje Państwowe".

§ 10.

(1) Wynagrodzenie dzienne wypłaca się miesięcznie z dołu w dniu piątym każdego miesiąca za poprzedni miesiąc kalendarzowy.

(2) Jeżeli dzień wypłaty wynagrodzeń przypada na dzień świąteczny, wypłata wynagrodzeń następuje w dniu powszednim, poprzedzającym to święto.

(D. c. n.)

ZNIESIENIE ZASIŁKÓW POKARMOWYCH

Do serji, tak licznych w ostatnich czasach oszczędności, czynionych przez administrację P. K. P. kosztem pracowników kolejowych przybyła nowa pozycja.

Oto w Dzieniku Ustaw Nr. 38 z r. 1933 pod poz. 309 ukazało się rozporządzenie p. Ministra Komunikacji z dnia 1 maja 1933, mocą którego **zniesiony został zasiłek pokarmowy**, przysługujący dotąd pracownicom kolejowym i żonom pracowników kolejowych w wysokości po 40 groszy dziennie za okres 12 tygodni po połogu.

Proste obliczenie poucza, że położnica otrzymywała z tego tytułu od P. K. P. zł. 33 gr. 60. Nie mamy zestawień urzędowych i nie wiemy jakie sumy wydawały P. K. P. na ten cel w stosunku rocznym. Trudno jednakże przypuścić aby chodziło tutaj o jakieś miljony czy nawet setki tysięcy. Oszczędność będzie zatem, w stosunku do budżetu P. K. P., groszowa, natomiast przykrość wyrządzona pracownikom, i wrażenie nowej oszczędności na ich skórze będzie duże i stanowczo ujemne.

Trudno niewskazać jeszcze i na tę okoliczność, że zasiłek pokarmowy potrzebniejszy jest kolejarzom obecnie więcej, niż kiedykolwiek. O ile w czasach dawniejszych, gdy pracownicy zarabiali normalnie i gdy nie zgnębiły ich jeszcze redukcje uposażeń, świętówki, spadek zarobków ubocznych i t. p. pracownik mógłby był przeboleć utratę zasiłku — o tyle obecnie, gdy pracownikom nie starcza na zwyczajne, normalne wydatki i gdy niewiadomo skąd brać aby wyżyć do końca miesiąca — połóg staje się tragedją i przyczyną ruiny finansowej. Owe 33 zł. i 60 groszy stanowiły pozycję poważną, która nie ratowała wprawdzie pracownika przed zadłużeniem, stanowiła jednak, bądź co bądź, — pewne odciążenie, przynosiła pewną pomoc.

Takie jednakże nastały już czasy i taka zapanowała „polityka gospodarcza", że nawet i położnic nie oszczędzono, że nawet i niemowlętom odejmuje się od ust tych kilkanaście litrów mleka. Troska o młode pokolenie istnieje widać tylko na papierze i w miodopłynnych słowach rozmaitych agitatorów w okresie „tygodnia dziecka" — który to tydzień w roku bieżącym wypadł przypadkiem mniej więcej w czasie gdy M. K. zdecydowało się na zniesienie zasiłków pokarmowych. W praktyce życia będą odtąd karmić przyszłych obywateli i obrońców, — głodne matki-kolejarki.

Bardzo znamienny znak czasu!

Odprawy dla pracowników czasowych

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 8 z r. 1933 pod poz. 65 ogłoszone zostało rozp. M. K. z dn. 10 kwietnia 1933 r. Nr. P. U. I/39/6 zmieniające dotychczasowe przepisy o odprawach dla pracowników czasowych.

Dotychczasowe przepisy oparte na rozp. M. K. z dnia 12 listopada 1924 Nr. I/16611/2/24 postanawiały, iż pracownik czasowy zwolniony ze służby na P. K. P. ma prawo do jednorazowej odprawy w wysokości 1-miesięcznych poborów za każdy pełny rok służby z tem jednak ograniczeniem, że odprawa nie może przewyższać 3-miesięcznych poborów. Pracownik, który nie mógł się wykazać pełnym rokiem służby otrzymywał odprawę w wysokości 1-tygodniowej płacy za każde pełne 3 miesiące służby.

Od dnia 15 maja 1933 r. przepisy zmienione zostały w ten sposób, iż prawo do odprawy przysługuje tylko takiemu pracownikowi czasowemu, który może się wykazać **conajmniej 6-cioma pełnemi miesiącami służby.** Odprawa równa się w tym wypadku 2-tygodniowemu zarobkowi. Pozatem treść streszczonego wyżej rozp. M. K. z dn. 12.XI 1924 pozostała bez zmiany.

Wysokość odprawy pracowników etatowych, nieetatowych i próbnych regulują przepisy służbowe (pragmatyka) i emerytalne.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

SPROSTOWANIE

P. Aleksander Kania, maszynista-instruktor w Brześciu nad B. uczuł się dotknięty treścią naszego artykułu p. t.: **„Z tajemnic Ciemnogrodu"** (patrz Nr. 2 „Maszynisty" z r. b.) i nadesłał nam sprostowanie treści następującej:

Do
Redakcji Czasopisma „Maszynista"
Organ Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych
w Wraszawie
ul. Chmielna Nr. 9 m. 9.

Na podstawie art. 22 Dekretu Naczelnika Państwa z d. 7.II.1919 roku o tymczasowych przepisach prasowych (Dz. Ust. R. P. Nr. 14 ex 1919, poz. 186), uprzejmie proszę Redakcję o umieszczenie w najbliższym numerze Czasopisma WPanów mojego sprostowania co do rzekomych zarzutów, podniesionych w artykule Czasopisma „Maszynista" z dnia 15.II.1933 r. p. t.: „Z tajemnic Ciemnogrodu", a mianowicie:

1. — Nie prawdą jest, że jakoby brak mi kwalifikacyj fachowych, natomiast prawdą jest, że posiadam wszystkie wymagane, zarówno fachowe jakoteż i służbowe kwalifikacje, albowiem zostałem zamianowany maszynistą - instruktorem w 1920 roku przez Dyrekcję Wileńską z przydziałem do Oddziału Mechanicznego w Mińsku - Lit. i przeniesienie na to stanowisko nastąpiło z rozkazu Naczelnego Dowództwa Wojsk Polskich w czasie walk z bolszewikami. Przytem fakt mówi za siebie, że gdy tylko zachodzi potrzeba, Władza Przełożona wyznacza mnie do pełnienia czynności związanych z wyższem stanowiskiem, jako to: Zawiadowcy parowozowni, lub kontrolera mechanicznego.

2. — Nie prawdą jest, że jakobym przydzielał awanse, decydował o awansach, kwalifikacjach, przydzielał pociągi etc., gdyż jestem instruktorem - maszynistą i powyższe funkcje nie należą do zakresu mojej kompetencji.

3. — Nie prawdą jest, że niby ja nie jeździłem za przyjęciem parowozów, jeździłem wyłącznie ja, mógłby być wypadek delegowania kogo innego, o ile byłem w dele-

gacji służbowej; w takim wypadku z polecenia mojej Władzy Przełożonej delegowany był jeden z monterów.

4. — Nie prawdą jest, że niby ja zbierałem podpisy w celu usunięcia z posady Naczelnika Wydziału Mechanicznego, inż. Czarnockiego, natomiast prawdą jest, że były dochodzenia służbowe przeciwko p. Czarnockiemu, gdzie byłem badany ja oraz szereg innych pracowników Oddz. Mechanicznego w Brześciu nad B.

5. — Nie prawdą jest, że udzielałem protekcji maszyniście Wołoszce. Jakie dochodzenie służbowe ma p. Wołoszko, należy do kompetencji naszej Władzy Przełożonej.

6. — Prawdą jest, że pomocnik maszynisty p. Brożek został przeniesiony w stan nieczynny, stosownie do rozporządzenia Władz Zwierzchnich, natomiast nie prawdą jest, jakobym usuwał z posad ludzi niewygodnych dla p. Wołoszki.

7. — Nie prawdą jest, że niby ja nie służyłem w P. O. W., natomiast prawdą jest, że w P. O. W. pełniłem czynną służbę od roku 1917 na Białejrusi.

8. — Nie prawdą jest, że niby za nieistniejące zasługi w P. O. W. udekorowany zostałem Krzyżem Zasługi, natomiast prawdą jest, że za pracę ofiarną narodową odznaczony zostałem „Srebrnym Krzyżem Zasługi".

9. — Nie prawdą jest, że niby żądałem „Krzyża Walecznych", natomiast prawdą jest, że byłem przedstawiony w liczbie innych do odznaczenia „Krzyżem Walecznych" za ewakuację Mińska - Litewskiego w roku 1920 przez władze wojskowe i kolejowe, lecz z powodu przewczesnego zamknięcia kapituły nie otrzymałem.

10. — Nie prawdą jest, że były urządzane bankiety na moją cześć i na koszt awansowanych, jak również pobieranie dyjet z P. K. P. za niesłużbowe wyjazdy i uboczne pobieranie dyjet, przyjmowanie indyków i cielęciny za doznane „przysługi i protekcje", natomiast prawdą jest, że były i są pojedyncze wypadki przywożenia mięsa po cenach niższych od cen tut. rynku o 50% z mniejszych osiedli, a to nie tylko specjalnie dla mnie, lecz i dla innych pracowników za własne nasze pieniądze.

11. — Nie prawdą jest, że groziłem komukolwiek odebraniem pociągów, wymyślaniem i straszyłem utratą pracy i zarobku, natomiast prawdą jest, że należę do B. Z. Z. M. jako zwykły członek.

Aleksander Kania.

Brześć n/B., dnia 6 maja 1933 r.

Zamieściliśmy to sprostowanie w całości i bez wahania, nietyle z uwagi na ciążący na nas ustawowy obowiązek, lecz przedewszystkiem z poczucia lojalności publicystycznej. Nie chcemy, aby nas ktokolwiek mógł posądzić o strzelanie z za płotu. Korzystając z posiadania własnego organu prasowego, napisaliśmy o p. Kani, co uważaliśmy za stosowne. Niechajże za tem i on ma możność przemówić z łamów „Maszynisty" do naszych czytelników, zwłaszcza, że bądź co bądź — przez wiele lat był członkiem naszego Związku.

Spełniając ten obowiązek prawa i sumienia, nie możemy się jednak powstrzymać od uwagi, że „sprostowanie" p. Kani niczego właściwie nie prostuje. Jest ono raczej dość nieudolną próbą prześlignięcia się obok istoty czynionych mu zarzutów. Wskutek tego uważny czytelnik przypomina sobie mimowoli grę w „ciuciubabkę", lub też sławne rozmówki z Olendorfa na znany temat: „czy wasza kochana Ciocia ma krzywe nogi?... Nie!... ale nasz dobry chińczyk zjadł stare materace".

Czemu np. p. Kania, pragnąc sprostować zarzut braku kwalifikacji na zajmowane stanowisko nie sięgnie sobie poprostu do obowiązujących przepisów (Dziennik Urzędowy MK. Nr. 2 z r. 1925, tabela B, punkt 25) i nie stwierdzi: specjalne kursy techniczne ukończyłem wtedy, a wtedy, tam a tam, egzamin na maszynistę - instruktora zdałem tu a tu... Pan Kania woli jednak ominąć to drażliwe, jak widać, zagadnienie i twierdzi uroczyście, że go władza mianowała. Nikt temu nigdy nie przeczył — więc pocóż ta emfaza?

Rzecz wła'nie w tem, że nominacja nastąpiła mimo braku kwalifikacji, a tego p. Kania nie sprostował.

Arcydziełem taniego dowcipu jest sprostowanie zawarte w punkcie 2. Twierdzi tam p. Kania, iż nie udziela awansów, bo to nie należy do zakresu jego kompetencyj. Całe nieszczęście, że sens naszego zarzutu leżał w tem właśnie, iż p. Kania ma wpływ decydujący na awanse, kwalifikacje, przydział pociągów i t. d. mimo, iż nie leży to w zakresie jego urzędowych kompetencyj i mimo, że nie on formalnie awanse te rozdaje. Chytre sprostowanie mierzy zatem jadowitym pociskiem w płot i trzeba być naprawdę w najwyższym stopniu naiwnym, aby nie zrobić do tego dowcipu „perskiego oka".

Sprostowanie zawarte w punkcie 3 mija się, mówiąc delikatnie, z prawdą, a o sprostowanie z punktu 4— niechaj się troszczy p. Czarnocki, któremu miło będzie usłyszeć, że się p. Kania do zbierania na niego podpisów nie przyznaje. Gorzej, że p. Kania nie sprostował naszego twierdzenia, w myśl którego „obsypał on p. Czarnockiego stekiem oszczerstw i kalumnij oraz niekrępując się zbytnio zmierzał do usunięcia go ze służby na P. K. P.". Wobec braku sprostowania niech nam wolno będzie twierdzenia te uważać tymczasem za prawdziwe i złożyć z tego powodu p. Czarnockiemu gratulacje.

W punktach 5 i 6 swego „sprostowania" prostuje p. Kania coś, co nigdy nie było krzywem, albowiem usiłuje odpierać zarzuty, których wcale nie podnosiliśmy. Czyż twierdziliśmy kiedyś, a w szczególności w artykule p. „Z tajemnic Ciemnogrodu", że prowadzenie dochodzeń przeciwko Wołoszce należy do kogo innego, a nie do jego władzy przełożonej i czy ktokolwiek i gdziekolwiek utrzymywał, że Brożek przeniesiony został w stan nieczynny wbrew rozporządzeniom władz zwierzchnich?.. Nie!... A więc do czego zmierza p. Kania „prostując" niepostawione zarzuty. Czyżby do tego tylko, aby w potoku uroczystych z pozoru słów utopić brak treści?...

Bardzo ciekawe są „sprostowania" zawarte w punktach 7, 8 i 9. Chodziło tutaj o rzeczy ważne, o tytuł do chwały, o zasadność pretensyj do wynagrodzenia za zasługi, zatem prawie, że o najważniejsze podstawy „pozycji" p. Kani. Po uważnem przeczytaniu sprostowania okazuje się, że p. Kania jeden order dostał, a drugiego nie dostał. I dziwna rzecz—tam, gdzie p. Kania orderu nie dostał—bo mu się kapituła skończyła—tam umie być ścisły i dokładny, powiada, gdzie co i jak: w Mińsku Litewskim w r. 1920 ewakuował ten gród. Niewiadomo wprawdzie także i tutaj, jakich mianowicie czynów bohaterskich dokonał p. Kania przy tej sposobności, ale zawsze przecież wiadomo, gdzie to było i kiedy.

Inaczej przemawia p. Kania, gdy chodzi o odznaczenie, które już posiada. W P. O. W. służył na „Białej Rusi", a srebrny krzyż zasługi dostał za „ofiarną pracę narodową". Czy nie możnaby trochę ściślej i dokładniej p. instruktorze? Białoruś to pojęcie dość mgliste, trochę geograficzne, trochę etnograficzne, choć i w tych dziedzinach wiedzy różne panują poglądy. A gdyby tak jakieś miasto, miasteczko, czy choćby wioskę wymienić? I ładniej by brzmiało i sprawdzić byłoby łatwiej: A „ofiarna praca narodowa" — rzecz piękna i wzniosła, chylimy kornie czoło. Wartoby było jednak dowiedzieć się, na czem ta praca polegała i w czem mianowicie objawiła się jej ofiarność?

W tem miejscu wypada dodać, że p. Kania obok sprostowania nadesłał nam również numer czasopisma p. t. „Ekspress Poleski", w którym Zarząd Koła Związku Peowiaków w Brześciu nad Bugiem drukiem stwierdza, że p. Kania należał i należy do P. O. W... Już mieliśmy zamiar zarumienić się ze wstydu, ale na szczęście przypomniało się nam powiedzenie pewnego starego bywalca, który z goryczą stwierdził, że gdyby w legjonach i P. O. W. było w latach 1914—1918 tylu legjonistów i peowiaków, ilu ich pozostało dziś, w r. 1933 — legjony byłyby zdobyły Petersburg, Moskwę, Berlin, a może i Nowy Jork. Zresztą Zarząd Koła P. O. W. w Brześciu przezornie zapomniał dodać, od kiedy to mianowicie p. Kania do P. O. W. należał, co już samo przez się za satysfakcję wystarczy, ale dla nas, nie dla p. Kani.

A co do owych kur, indyków i cielęciny — to mimo sprostowania p. Kani tajemnice Ciemnogrodu wyjaśnione nie zostały. Nie chcemy, bez podstaw należytych zapuszczać

się w zawikłaną dziedzinę kosztów żywności w Brześciu i w okolicznych mniejszych osiedlach, ani też bawić się w trudne dociekania na temat własnych i cudzych pieniędzy. Wolimy to i wszystko inne, o czem pisaliśmy w artykule p. t. „Z tajemnic Ciemnogrodu", poddać pod dyskusję publiczną. Wolno p. Kani — wolno i każdemu innemu. Zapraszamy zatem interesowanych a chętnych do zabrania głosu. Tematu do dyskusji jest dość, a rezultat może być ciekawy i pouczający.

WYSTĄPIENIA I INTERWENCJE PREZYDJUM.

Dn. 10.V. 33. — u p. Nacz. Par. Poznań w sprawie turnusów — kol. kol. **Borkowski, Suchanke.**

Dn. 10.V. 33. — w D. O. K. P. Poznań w sprawach osobistych członków — kol. kol. **Borkowski, Sporny.**

Dn. 16.V. 33. — w M. K. w sprawie kol. kol. Brożka, Golickiego, Magiery, Poćki — kol. kol. **Komorowski, Siadak.**

Dn. 19.V. 33. — w M. K. w sprawie kol. Kłoski — kol. **Komorowski.**

Dn. 31.V. 33. — w M. K. w sprawie kol. Prożka z Krakowa i Galickiego — kol. **Komorowski.**

Dn. 2.VI. 33. — w M. K. w sprawie sygnalizacji na terenie DOKP. Kraków, potrąceń za szczeble w DOKP. Katowice, rozkładów jazdy na linji Pol.-Franc. Tow. — kol. kol. **Borkowski, Komorowski, Siadak.**

Dn. 9.VI. 33. — w DOKP. Warszawa w sprawie kol. Wojtasika — kol. **Borkowski.**

PRACE ORGANIZACYJNE PREZYDJUM.

Dn. 10.V. 33.—Zebranie Koła Poznań — kol. **Borkowski.**

Dn. 11.V. 33. — Zjazd Okręgu Poznańskiego — kol. **Borkowski.**

Dn. 21.V. 33. — Odczyt p. inż. Kruszewskiego w Ostrowiu — kol. **Lisiewicz.**

Dn. 21.V. 33. — Zebranie Koła Sucha — kol. **Siadak.**

Dn. 24.V. 33. — Zebranie Koła Lwów — kol. **Siadak.**

Dn. 20.V. 33. — Zjazd Okręgu Wileńskiego — kol. **Komorowski.**

Dn. 27.V. 33. — Zebranie Koła Sompolno — kol. **Lisiewicz.**

Dn. 27.V. 33. — w sprawach organizacyjnych w Lesznie — kol. **Borkowski.**

Dn. 28.V. 33. — Zjazd Okręgu Katowickiego — kol. kol. **Borkowski, Komorowski.**

Dn. 28.V. 33. — Zjazd Okręgu Gdańskiego — kol. **Siadak.**

Dn. 29.V. 33. — Zebranie członków Spółdzielni Jastrzębie-Zdrój — kol. kol. **Borkowski, Komorowski.**

ZAMIANA

Maszynista II kl. par. Skalmierzyce zamieni się na równorzędne stanowisko do Dyrekcji Krakowskiej par. Nowy Sącz lub do innej. Mieszkanie kolejowe 3 pokoje z kuchnią do dyspozycji. Łaskawe zgłoszenia kierować p. a. **Uczkiewicz Władysław**, Skalmierzyce, 3 Maja 1.

OSTRÓW WLKP.

Inauguracja pracy Kółka Technicznego. — Odczyt p. inż. St. Kruszewskiego. Dnia 21.V 1933, z okazji rozpoczęcia działalności nowoutworzonego Kółka Technicznego przy Kole Z. Z. M. Ostrów Wlkp. — wygłosił p. inż. St. Kruszewski, redaktor „Techniki Parowozowej" odczyt p. t.: „Historja rozwoju porowozu". Słuchacze śledzili z uwagą i zainteresowaniem ciekawych wywodów prelegenta na temat wysiłków wynalazczej i twórczej myśli ludzkiej w dziedzinie komunikacji kolejowej, wynosząc z odczytu nietylko miłe wrażenie, lecz nadto sporo wiedzy zawodowej.

Wśród licznego grona słuchaczy obecni byli p. p. inż. **Domaradzki**, kontr. masz. **Garbacz**, nacz. **Dybiżbański** i inni. Centralę Związku reprezentował skarbnik związku kol. **Lisiewicz.**

Zarząd Koła Z. Z. K. w Ostrowie, składa tą drogą serdeczne podziękowanie p. inż. Kruszewskiemu za przybycie do Ostrowia, udzielenie cennych rad i wskazówek, co do pracy oświatowo - technicznej i wygłoszenie odczytu, p. nacz. Wydz. Mech. Matuszewskiemu za użyczenie sali oraz wszystkim obecnym na uroczystości za wzięcie w niej udziału.

PODZIĘKOWANIA.

Składam serdeczne podziękowanie Prezesowi Z. Z. M. kol. **Borkowskiemu**, całemu Zarządowi oraz kol. **Kordyszowi** za udzieloną mi pomoc materjalną.

Kaster Stanisław.

Zarządowi Związku Maszynistów Kolejowych składam najserdeczniejsze podziękowanie za udzielenie mi pomocy prawnej oraz p. adw. Zaczyńskiemu za skuteczną obronę.

***

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie ś. p. **Kierzkowskiego Stefana**, masz. par. Poznań, a w szczególności przedstawicielom administracji kolejowej, Zarządowi i członkom Koła Z. Z. M. Poznań, orkiestrze i Centrali Związku za pomoc moralną i materjalną, składam tą drogą serdeczne „Bóg zapłać".

Seweryna Kierzkowska.

***

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie drogich nam zwłok ś. p. **Wacława Nowakowskiego**, a w szczególności panu Kuleszyńskiemu — Zawiadowcy parowozowni Dęblin, orkiestrze kolejowej i kolegom zmarłego, składa serdeczne „Bóg zapłać", pogrążona w głębokim smutku

Rodzina.

***

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie ś. p. **Moczygęby**, dyspozytora par. Lubliniec, a w szczególności Nacz. Oddz. Mech. Tarnowskie Góry p. Kołochowi, Nacz. par. Lubliniec p. Malcherkowi, składa serdeczne podziękowanie.

Rodzina.

Wszystkim, którzy wzięli udział w pogrzebie ś. p. Antoniego **Aksamskiego**, masz. par. Katowice, a w szczególności przedstawicielom Oddziału Mechanicznego i parowozowni w Katowicach, przedstawiciolom Zarządu Okręgowego i Zarządu Koła Z. Z. M. w Katowicach oraz wszystkim Kolegom i przyjaciołom zmarłego, składając serdeczne podziękowanie.

Żona i dzieci.

***

Niniejszem składam serdeczne podziękowanie Zarządowi Związku Maszynistów, pp. Gustowskiemu, Szymańskiemu, Łagodzie, Karczewskiemu i Mazurowi za przyjście z pomocą w pochowaniu zwłok męża mego ś. p. Stanisława **Kucharskiego**, członka Koła Z. Z. M. Lublin, orkiestrze związkowej oraz wszystkim Kolegom i znajomym za wzięcie udziału w pogrzebie.

Żona.

***

Niniejszem składam serdeczne podziekowanie kol. **Ign. Jaworskiemu** za skuteczną obronę sprawy mojej przed Komisją Dyscyplinarną.

E. Słociński.

WACŁAW ZACZYŃSKI
adwokat
Warszawa, Złota 14, tel. 246-02.
Pełnomocnik oskarżycieli:
SOBCZAKA St. i WALUSZA Józefa.
W sprawie Nr. IV. K. 221/33.
oraz
WACŁAW SZYSZKOWSKI
odwokat
Pełnomocnik:
Władysława DŁUGOSZA.
Do
Sądu Okręgowego
W Katowicach.

Adwokat Wacław Szyszkowski w im. oskarżonego redaktora „Frontu Kolejowego" Władysława Długosza oświadcza w imieniu swego mocodawcy, że imputowany przez oskarżycieli Prezesa Okręgu Śląskiego Zaw. Zw. Maszynistów Stanisława Sobczaka i Skarbnika tegoż Okręgu Józefa Walusza art. Nr. 5 z lipca r. 1932 pod nagłówkiem „Z. Z. M. na Śląsku w opałach — Baczność maszyniści i palacze członkowie Sekcji przy F. K. P.", zniesławiający i obrażający oskarżycieli prywatnych umieścił w swym czasopiśmie na podstawie otrzymanej korespondencji, której nieostrożnie nie sprawdził, wobec czego stawiane w tym artykule oskarżycielom zarzuty niniejszem cofa i dla zadośćuczynienia składa kwotę według uznania oskarżycieli na L. O. P. P.

Adwokat Wacław Zaczyński uważa niniejszą deklarację za wystarczającą i niniejszem cofa wniesiony akt oskarżenia. Strony zgodnie proszą o nieprzeprowadzenie postępowania dowodowego i umorzenie postępowania w sprawie oraz o zwrot adw. Zaczyńskiemu wypłaconej zaliczki.

(—) **Wacław Szyszkowski.**
adwokat.
(—) **Wacław Zaczyński.**
adwokat.

PODZIĘKOWANIE

Kol. Ignacemu **Jaworskiemu** z par. Warszawa Główna, składam serdeczne podziękowanie za sumienną obronę sprawy mojej przed Wyższą Komisją Dyscyplinarną.

J. Winiecki
pom. masz. I kl. par. Mława.

***

Za udzieloną mi obronę prawną w sprawie wypadku kolejowego, składam serdeczne podziękowanie Prezydjum Zw. oraz p. adw. Zaczyńskiemu za skuteczną obronę.

Kożuszek Józef
masz. II kl. par. Katowice.

***

Wszystkim, którzy okazali nam tyle serca i współczucia oraz tak licznie wzięli udział w odprowadzeniu na miejsce wiecznego spoczynku drogich nam zwłok ukochanego męża, ojca i brata ś. p. Jana **Górecznego,** a w szczególności ks. prefektowi Targońskiemu, D-wi Umińskiemu, Zarządowi Koła Z. Z. M. w osobach p. p. Szaleckiego i Matejki, zespołowi orkiestry, Związkowi Z. Z. K., Kolegom i przyjaciołom zmarłego oraz pracownikom parowozowni i stacji Kutno, składają z głębi serca płynące „Bóg zapłać".

Żona, dzieci, bracia i rodzina.

W rejestrze spółdzielni Liczba 258 wpisano dnia 25 kwietnia 1933 przy spółdzielni: Spółdzielnia Budowlana Maszynistów Kolejowych z ograniczoną odpowiedzialnością Poznań, że w miejsce ustępujących członków zarządu: Bolesława Marcinkowskiego, Stanisława Sengera i Franciszka Dopierały członkami zarządu są: tokarz Stanisław Piętka, kupiec Józef Gendera, ślusarz Stanisław Stępniak — wszyscy z Poznania.
Poznań, dnia 11 maja 1933. Sąd Grodzki.

SPÓŁDZIELNIA BUDOWLANA MASZYNISTÓW KOLEJOWYCH
Z O. O.
w POZNANIU

Bilans Zamknięcia
na dzień 31 grudnia 1932 roku.

	Aktywa zł.	*Pasywa* zł.
Rk. Kasy	246.55	
„ Banków	3.265.33	
„ Nieruchomości	327.983.05	
„ Gwaran. człon.		327.983.05
„ Udziałów		3.140.—
„ Rezerw. specjal.		111.55
„ Fundusz. Zasob.		260.33
	331.494,93	331.494,93

Rachunek Zysków i Strat

	Winien zł.	*Ma* zł.
Rk. Kosztów Administrac.	455.05	
„ Rezerw Specjalnych		455.05
„ Procentów		125.33
„ Funduszu Zasobowego	125.33	
	580.38	580.38

RADA NADZORCZA
(—) *J. Koziołek*
przewodniczący

ZARZĄD
(—) *Wł. Skrzypiński*
prezes

CZŁONKOWIE KOM. REW.
(—) *Stanisław Organiściak*
(—) *Scheller Nikodem*

(—) *M. Nowak*
skarbnik

Spółdzielnia Maszynistów Kolejowych i Kandydatów na Maszynistów Fachowców

Siedziba Tarnowskie Góry.

Bilans na dzień 31 grudnia 1932 r.

STAN CZYNNY:

Rachunek Kasy.	
Gotówka w kasie	16.97
Rachunek P. K. O.	
Stan	13.65
Rachunek nieruchomości.	
Dom i pola	107.102.30
Rachunek inwentarza.	
w/g księgi inwentarza	15.411.28
Rachunek dłużników.	
według zestawienia	4.782.51
	127.326.72

STAN BIERNY:

Rachunek udziałowy.	
Udziały	81.225.—
Rachunek wierzycieli.	
według wierzycieli	44.462.38
Rachunek funduszu rezerwowego	1.639.34
	127.326.72

Rachunek Zysków i Strat.

Rachunek restauracja	5.725.—
	5.725.—

Rachunek administracja	2.166.49
„ amortyzacja	469.75
„ odsetki	2.279.80
„ fundusz rezerw.	808.96
	5.725.—

Katowice, dnia 28 lutego 1933 r.

Rewizję przeprowadzono dnia 24.IV.1933 r.

Prezes Spółdzielni:
(—) *Bartuś*

Członkowie Rady Nadzorczej:
(—) *Sobczak Stanisław*
(—) *Prauze Augustyn*
(—) *Gacka Jan*

Skarbnik Spółdzielni:
(—) *Walusz Józef*

CENY OGŁOSZEŃ: Cała strona — zł. 250.—, ½ strony — zł. 150.— ⅓ strony — zł. 100.—, ¼ strony zł. 85.—, ⅛ strony — zł. 50.—, 1/16 strony — zł. 30.

Wydawca: Zaw. Zw. Maszyn. Kolej. Red. odpow. Wacław Siadak. Druk. „Robotnik", Warecka 7.